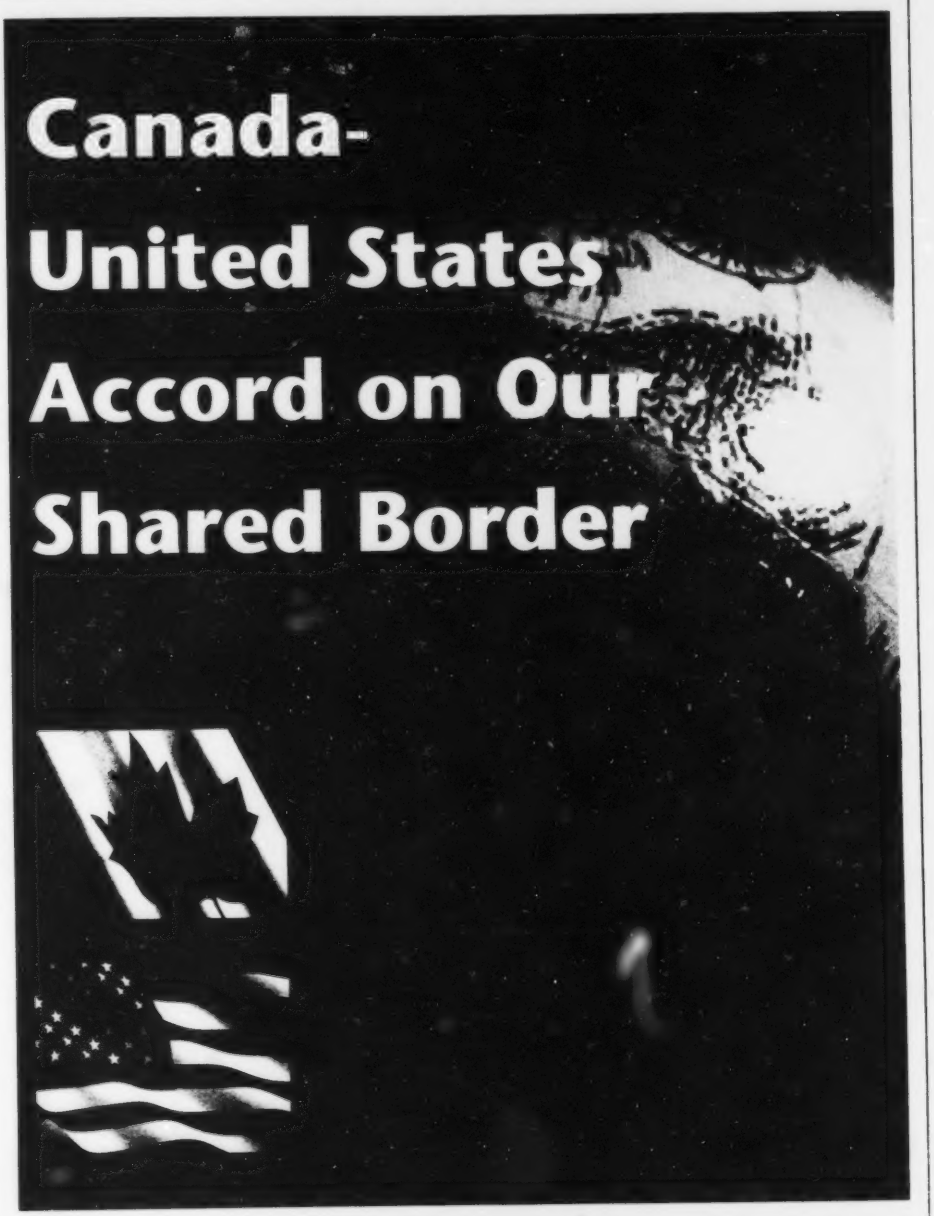
Canada-United States Accord on Our Shared Border



UPDATE 2000

Government of Canada Gouvernement du Canada

For additional copies, contact:

Communications Branch
Citizenship and Immigration Canada
Ottawa, Ontario K1A 1L1
Tel.: (613) 954-9019
Fax: (613) 954-2221

Internet: http://www.cic.gc.ca

© Minister of Public Works and Government Services Canada, 2000

Cat. no. Ci51-95/2000E
ISBN 0-662-29359-2

Also available in alternative formats upon request.

Table of Contents

Introduction 2

Background 3

The Road Ahead 5

Border Accord Commercial Initiatives 6

Commercial Vehicle Processing System 7

Cooperation in Contraband Detection Technology 9

Joint Facilities 13

In-transit Highway Simplification Project 17

Liaison Officer Exchange 20

Joint Review of Border Security Study 21

Travellers 22

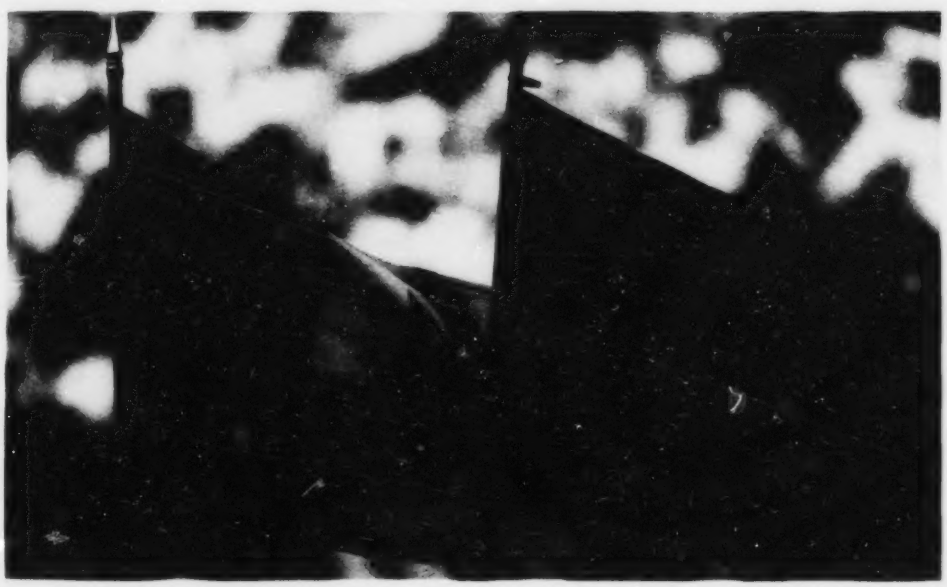
Alternative Inspection Services Program 29

Managing Access to Canada and the United States 32

Conclusion 33

Introduction

CANADA AND THE UNITED STATES SHARE THE WORLD'S longest undefended border. Each year, hundreds of billions of dollars in goods cross the border and there are more than 200 million border crossings by individuals. Both countries benefit immensely from cross-border commerce, travel and tourism, and are working closely to improve the way lawful travellers and goods are inspected at the border. To protect these mutual advantages, we understand that the two governments must continue to work together to combat shared problems.



Background

UNDER THE CANADA-UNITED STATES ACCORD ON OUR Shared Border, Canada and the United States are cooperating to develop a vision for the border that develops and preserves its open character while protecting our communities.

The Accord, announced on February 25, 1995, recognizes that improving the efficiency of our shared border requires cooperation and coordination. As partners, we share a responsibility to create a border that is flexible enough to accommodate our economic interests and permits us to protect the health and safety of our citizens.

The Accord is a blueprint that has allowed both governments to strengthen their partnership by offering their citizens new and innovative programs and services, at a time when governments are becoming smaller and more fiscally responsible to their citizens.

The Accord commits both governments to:

- Promoting international trade;
- Facilitating the movement of people;
- Providing enhanced protection against drugs, smu[illegible]nd the illegal and irregular movement of people; and
- Reducing costs to both gov[illegible]ments and the pu[illegible]

Since 1995, the two countries have worked as partners to implement a number of Accord initiatives. A coordinating committee, made up of representatives from various government border inspection agencies, is guiding the implementation of these initiatives. The agencies represented are the United States Immigration and Naturalization Service (USINS), Citizenship and Immigration Canada (CIC), the United States Customs Service (USCS), the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA), the United States Department of State, and Foreign Affairs and International Trade Canada. Other government departments and agencies become involved on an ad hoc basis.

In 1997, President Clinton and Prime Minister Chrétien reaffirmed their commitment to the Accord by announcing a number of new joint measures, such as providing enhanced service to small border communities.

In October 1999, Prime Minister Chrétien and President Clinton confirmed the guiding principles for United States-Canada border cooperation by creating the Canada-United States Partnership (CUSP).

In addition to the Accord and the CUSP, border cooperation continues to be enhanced through other bilateral initiatives such as the USINS-CIC Border Vision and the Cross-Border Crime Forum. The Border Vision addresses the development of a strategic, regional approach to migration issues. The Crime Forum furthers cooperation and information sharing between our two countries in the fight against transnational crime.

The Road Ahead

BOTH COUNTRIES ARE COMMITTED TO THE modernization of the shared border in order to facilitate legitimate travel, address mutual threats, improve compliance with the laws of both countries, and efficiently manage increasing volumes of trade and travel to reduce pressures on border resources and infrastructure.

The guiding principles for the shared border in the 21st century include streamlining and harmonizing border policies and management, expanding cooperation at and beyond the border, and collaborating on common threats outside the United States and Canada.

The work to date has been most encouraging and has demonstrated that both governments are committed to making the United States-Canada border a model of cooperation and efficiency. In this report, we will outline our recent achievements and take stock of the work in progress. We will also address the challenges we face to make the border more responsive to the needs of our citizens and businesses.

Border Accord Commercial Initiatives

AS WE BEGIN A NEW CENTURY, THE CUSTOMS administrations of the United States and Canada are continuing to simplify, harmonize and modernize customs clearance processes along our common border. We recognize the need to improve the process for commercial traffic and are exploring opportunities to streamline the flow of cargo.

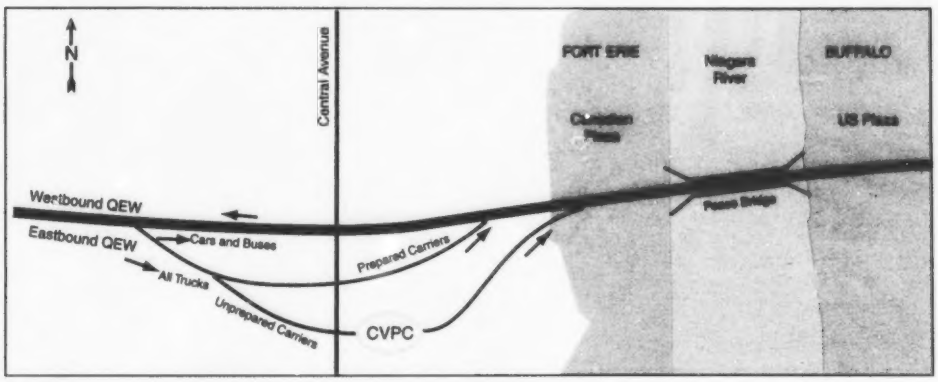
The CCRA and the USCS are collaborating on the development of border policies, processes and procedures to facilitate the flow of legitimate commercial goods. We are actively seeking ways to harmonize systems and to eliminate unnecessary procedures and bottlenecks to expedite the flow of goods between the two countries, thereby improving the process for exporters, importers and the trading community.

101-00980/

Commercial Vehicle Processing System

THE COMMERCIAL VEHICLE PROCESSING CENTRE (CVPC) was developed to address processing delays and congestion that are directly attributable to the lack of document preparation on the part of trucks heading toward the United States from Canada. In essence, the CVPC separates prepared and unprepared carriers. Prepared carriers are allowed to proceed directly to the United States for customs processing without encountering delays that unprepared drivers are subject to.

This initiative, designed to minimize lengthy delays at bridge crossings along the border, was under development during most of 1999 and implemented for United States-bound commercial trucks at the Peace Bridge in Fort Erie, Ontario, Canada, on November 1, 1999. The Fort Erie CVPC is operated by the Peace Bridge Authority and acts as a staging facility for commercial vehicles to control traffic and ensure that proper import documentation is available for review by the USCS. The CVPC does not have United States or Canadian customs officers on site.



Before proceeding to the United States, unprepared drivers must stop, park their trucks at a staging area, deliver paperwork to a document processing attendant, await affixation of a unique bar code to each commercial invoice and truck manifest, and make sure paperwork is faxed to customs brokers in the United States. Once the documentation has been submitted to the USCS, drivers are allowed to proceed.

The implementation of the CVPC concept provides significant benefits to carriers, Customs, shippers, importers and bridge authorities. Faster border crossings, and increases in productivity and equipment efficiency are all made possible. In addition, traffic congestion and delays caused by unprepared carriers are minimized.

The application of the CVPC concept at other high-volume cross-border sites is under consideration.

Cooperation in Contraband Detection Technology

CANADA AND THE UNITED STATES ARE COLLABORATING

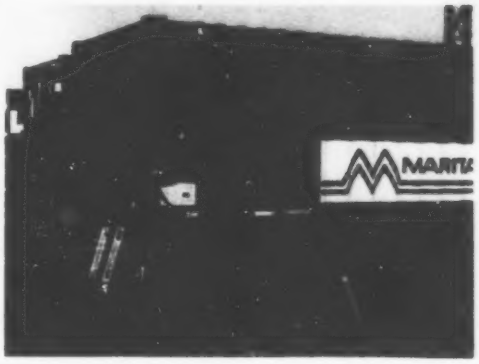
to find more efficient ways to build on their interdiction successes and improve traditional customs anti-smuggling work. To combat the growing threat of contraband, the two customs administrations are working together to develop and procure sophisticated contraband detection and enforcement equipment to improve our ability to detect inadmissible goods. Our partnership has resulted in reduced research, development and equipment acquisition costs, and has enabled our customs officers to minimize delays for legitimate travellers and commercial goods by expediting clearance processes and conducting faster, non-intrusive contraband examinations.

CHEMICAL DETECTION AND X-RAY SYSTEMS PROJECTS

The CCRA and the USCS are in the developmental stage of a number of chemical detection and X-ray systems to identify illegal contraband.

Vapour Detection Techniques

The United States Department of Defence is testing different vapour detection techniques to detect the presence of cocaine.



The implementation of the vapour detection system will reduce the time required to search containers, thereby saving time and money for the trading community.

Potassium-40 Prototype System

The USCS and the CCRA are combatting the transportation of bulk marijuana through the development and funding of projects such as the advanced Potassium-40 prototype system. Potassium-40 is a series of detectors used to evaluate the contents of loaded containers without unloading the cargo, thereby reducing the waiting time for our clients. The system is currently operational at the port of Lacolle in Quebec.

Vehicle and Cargo Inspection System

The Vehicle and Cargo Inspection System (VACIS) is an innovative, state-of-the-art, full container system that can produce gamma-ray images of tractors, trailers and passenger vehicles. The VACIS is designed to conduct quick and effective inspection—usually in three minutes—without the time and expense of unloading cargo. The gamma-ray system is safe and can probe deeper than an X-ray while emitting less radiation.

Unlike X-rays, which use a man-made source, gamma-rays employ a natural radiation source. A typical gamma-ray scan of a trailer gives off one two-hundredth of the radiation emitted in a chest X-ray. The USCS began using the VACIS in December 1999 at the Hidalgo/Pharr port on the southwest border. The CCRA is currently evaluating the system to determine its capability to penetrate a variety of real commercial goods in trucks and marine containers.

Pallet X-Ray System

The CCRA is working in partnership with Canadian industry to tailor the features of an off-the-shelf prototype pallet X-ray system that will allow us to penetrate the density of a variety of cargo and pallets.

Roll-in X-Ray System

This mobile X-ray system can be rolled into the back of containers, eliminating the need for customs officers to unload cargo to conduct search and seizure activities. This improved technology has resulted in savings for the trading community and increased the inspection rate of the CCRA. The roll-in X-ray system is used at 14 locations across Canada.

Canine Detection

For many years, customs administrations have relied on the ability of canines to assist in the detection of contraband. The CCRA and the USCS will be maintaining this tradition with the development of an air displacement methodology system to support canines. Air displacement methodology is a process by which air in a container is displaced. Canines are then walked around the container to detect the odour of narcotics.

FUTURE PLANS

As technology improves, the two customs administrations are committed to the joint evaluation of new or emerging non-intrusive technologies, such as

- high-energy X-ray systems,
- infrared imaging, and
- ultrasound detection devices,

for application in high-risk traveller and commercial areas.

Joint Facilities

CONSTRUCTING THE WAY

UNDER THE UMBRELLA OF THE ACCORD ON OUR SHARED Border, the objective of joint facilities is to reduce costs to both governments by exploring means of sharing facilities for border inspection services.

Over the past four years, several joint construction projects have been identified for key border crossings that were in need of replacement or major renovations. These projects will reduce the existing duplication of space and increase the use of those areas that are not normally used to their maximum capacity (such as training and meeting rooms). In addition, the new buildings will accommodate the border service agencies of both countries together under one roof or in closer proximity, thereby increasing security for the personnel and the travelling public. This will also strengthen our partnership and foster increased cooperation between Canada and the United States.

DESIGN STAGE

The design of three joint construction projects is nearing completion, with construction being the next step in the process. The locations are:

- Sweetgrass, Montana/Coutts, Alberta;
- Poker Creek, Alaska/Little Gold Creek, Yukon; and
- Oroville, Washington/Osoyoos, British Columbia.

Each project will replace outmoded buildings and infrastructure with state-of-the-art facilities to service both the commercial and passenger traffic well into the 21st century.

1. Sweetgrass, Montana/Coutts, Alberta

This location has the highest traffic volume in the state of Montana and the province of Alberta. The border crossing joins United States Interstate Highway 15 (one of the primary north-south highways commencing at the United States/Mexico border at San Diego and connecting to Los Angeles, Las Vegas and Salt Lake City) and Highway 4 (leading toward the city of Calgary).

A feasibility study recommended a joint facility for the passenger traffic building and two separate commercial traffic buildings. An architectural firm has been retained to develop the design, which will be completed by fall 2000. The targeted date for the start of construction is April 30, 2001, and occupancy is scheduled for September 2003. This location will house the Customs, Immigration and Agriculture staff from both countries. (Figure 1 is a draft sketch of what the new facilities may look like.) Concepts will be developed for a joint animal inspection facility adjacent to the United States Department of Agriculture facility in Sweetgrass, Montana.

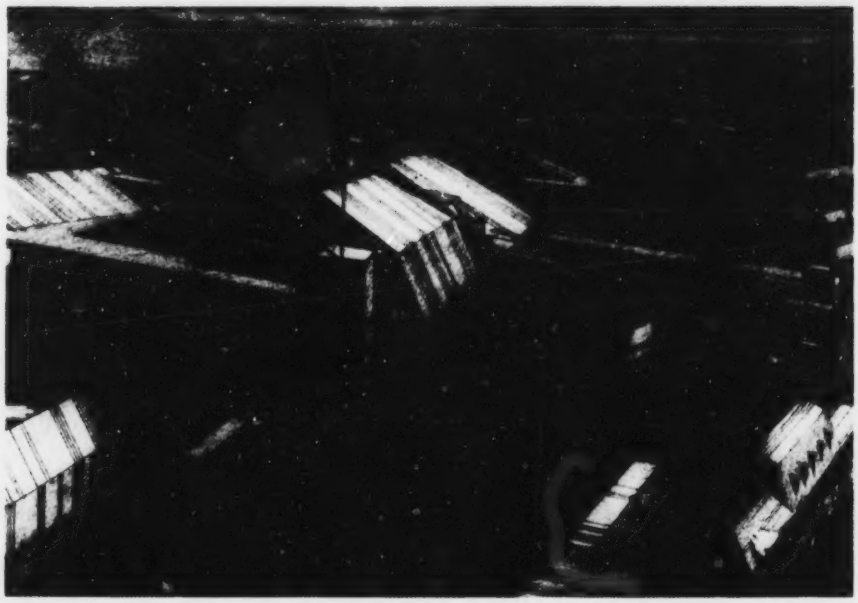


Figure 1.

2. Poker Creek, Alaska/Little Gold Creek, Yukon

This location is the northernmost land border crossing in North America. It links the city of Dawson Creek to Alaskan cities via the Taylor Top of the World Highway. The location is a seasonal port and only operates in the summer months, after which the road is impassable and the crossing is closed. The joint facility is relatively small, given that traffic volumes are light. Because of its remote location, it will also include residence units for staff.

The design of this facility is complete and construction commenced in the spring of 2000, with occupancy scheduled for May 2001. (See figure 2.)

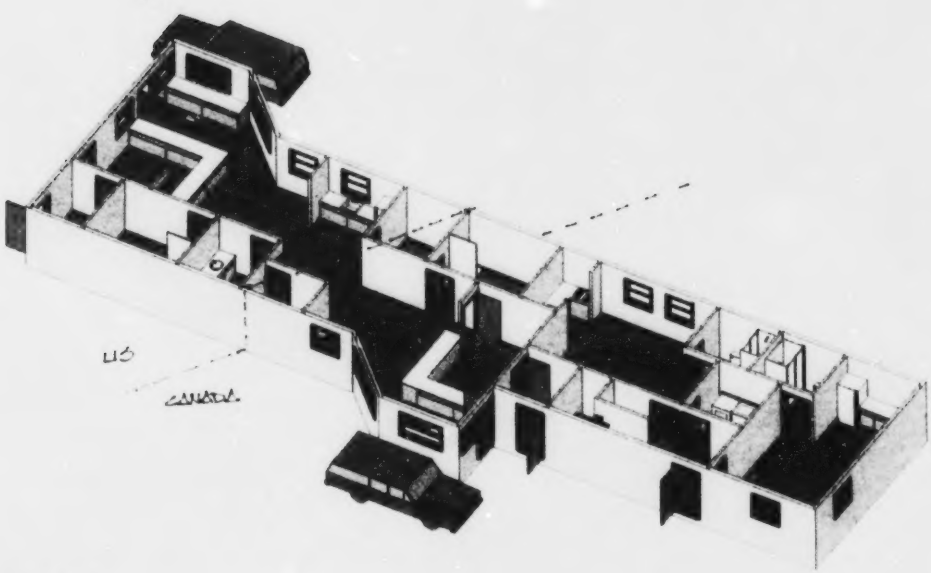


Figure 2.

3. Oroville, Washington/Osoyoos, British Columbia

This location services the interior of British Columbia into the Okanagan Valley, and the central region of Washington State. Passenger traffic is relatively high because of tourism. The details of the project have been under development since 1997, and the preliminary design has recently been approved. Construction is scheduled to commence in July 2001, with completion targeted for the summer of 2003. (See figures 3 and 4.)

Figure 3.

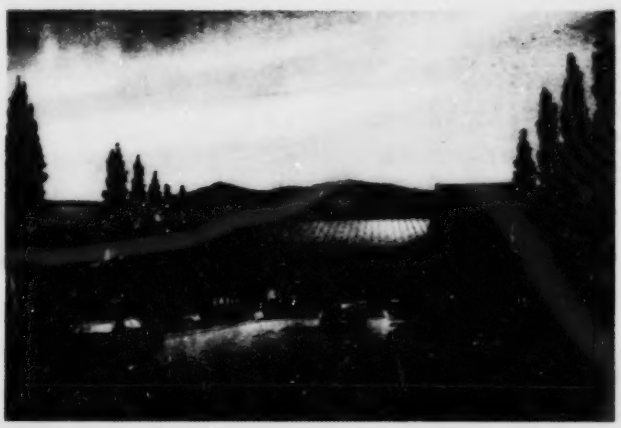


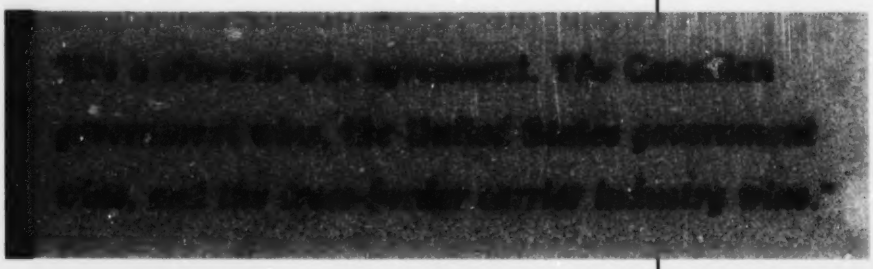
Figure 4.

PLANNING FOR THE FUTURE

During the development of these projects, both countries have been faced with challenges, ranging from currency fluctuations to differences in policies and legislation. Once the construction projects are completed, the furthering of this initiative will be achieved through cooperative planning efforts and the assessment of potential efficiencies and opportunities. Despite these issues, both Canada and the United States remain committed to the concept of joint/shared facilities.

In-transit Highway Simplification Project

THE COMMISSIONER OF THE UNITED STATES CUSTOMS Service, the Honourable Raymond W. Kelly, says:



WHAT IS THE IN-TRANSIT HIGHWAY SIMPLIFICATION PROJECT?

This is a joint undertaking by the United States Customs Service and the Canada Customs and Revenue Agency to streamline documentation requirements for the in-transit movement of highway cargo through Canada and the United States. It was piloted at ports along the Southern Ontario/Michigan and Southern Ontario/New York points of entry. The process was then implemented nationally along the Canada-United States border.

OLD PROCESS–FOUR STOPS

The former customs process consisted of four stops:

1. carriers stopped at Customs as they left the country of export to have their documentation and load verified;
2. then stopped again at Customs as they arrived in the country of transit;
3. reported at export as they left the country of transit; and
4. stopped again at Customs as they re-entered the original country of export.

NEW PROCESS–TWO STOPS

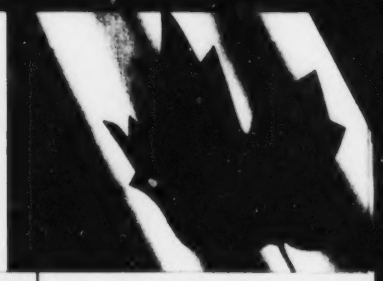
The In-transit Highway Simplification Project introduced a two-step process where the carrier presents documentation for in-transit movement upon arrival at Customs in the transiting country and stops at Customs again upon re-entry into the original country of export.

The two-step process was implemented nationally as a result of the Joint Statement on United States/Canada Cooperation Regarding the In-transit Simplification Pilot Project that was signed in Washington on May 17, 1999, by the Honourable Herb Dhaliwal, former Minister of National Revenue, and the Honourable Raymond W. Kelly, Commissioner of the United States Customs Service.

What Does It Mean for Carriers?

- Less congestion in the export lanes, allowing for a better flow of traffic.
- Reduction in the health and safety risks to drivers who had to cross export lanes to present documentation.
- Significant savings in time and money for highway carriers—about 30 minutes per trip.

Both the highway carrier industry and the two customs administrations benefit from the implementation of this project since they are able to reassign resources to more value-added tasks.



"The single stop at the border certainly saves time ... and the fact that drivers do not have to get out of the tractor and walk across several lanes of vehicular traffic is certainly safer. We used to have difficulty getting our drivers to haul loads which went into and through Canada because of the time delay at the border gateways. We do not seem to have those issues any longer."

— Manager of a transportation company

Liaison Officer Exchange

IN 1999, GIVEN THE COMPLEXITY AND THE LONG-RANGE scope of some Accord initiatives, the CCRA and the USCS introduced the Liaison Officer Program to obtain a better understanding of each other's operations and seek better cooperation and coordination on the development of these initiatives.

This program provides for an exchange of experts for specific periods of time, giving officers the opportunity to gain an in-depth understanding of both the technical and corporate cultural approaches to Accord initiatives. The officers are then tasked with the responsibility of ensuring that the technical side of the initiatives is well understood by their home administration.

Four exchanges took place in 1999. USCS officers learned about Canada's travellers and commercial programs while a CCRA officer reviewed the approach of the United States to post-audit risk management.

The Liaison Officer Program is an example of the CCRA's and the USCS' commitment to move ahead cooperatively with Accord initiatives.

Joint Review of Border Security Study

THE UNITED STATES AND CANADA ARE FACING EXTERNAL threats related to international terrorism, transnational crime, and drug and people smuggling. These common concerns make it paramount for both countries to work together to develop a coordinated strategy.

Canada and the United States have established a broad range of mechanisms to strengthen their security. To better face these challenges and better position ourselves to counter these threats, the four inspection agencies (CCRA, CIC, USINS and USCS) have undertaken a review of the customs and immigration processes related to communications, training, border integrity, intelligence sharing and screening as they apply to threats of terrorism, criminality and contraband.

The aim of this study is to identify and provide for the sharing of best practices for the targeting of the illicit movement of goods and people, and enable a more effective response to future situations of threat. The initial focus will be on air and sea ports. This will allow the agencies to look at further opportunities for cooperation in the areas of information sharing and intelligence analysis, and to more effectively manage security issues jointly.

Travellers

CROSSING THE BORDER MADE EASIER FOR TRAVELLERS

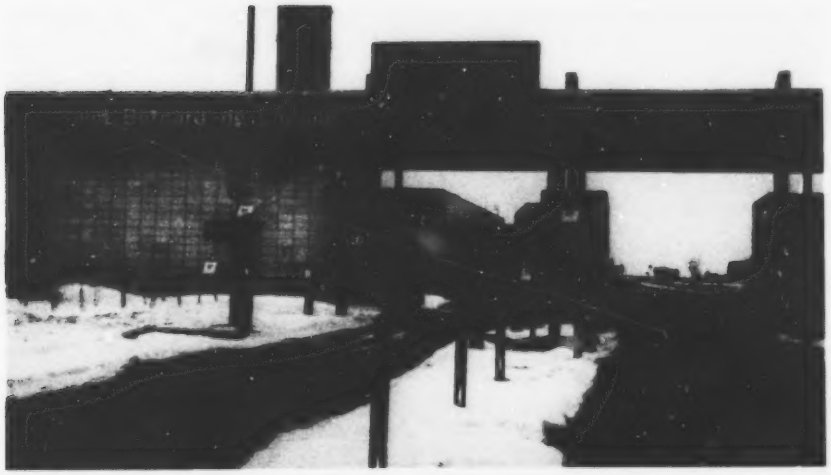
FOR THE PAST FIVE YEARS, CANADA AND THE UNITED States have been working to streamline customs and immigration processes for travellers. We have implemented a number of technology-based programs and services that expedite the clearance of preapproved, low-risk travellers and tourists. Through the use of leading-edge technology, we have been able to tailor programs to the specific needs of certain traveller groups and certain areas along the Canada-United States border. The programs vary in detail, depending on the mode of transportation and the location of the entry point, but all are based on facilitating the movement of low-risk travellers, while maintaining the security and integrity of the border. Our long-term objective is to harmonize Canadian and United States alternative inspection processes, including air, sea and land, with regard to technology and the utilization of cards.

CANPASS HIGHWAY
PORTPASS DEDICATED COMMUTER LANES (DCL)

The highway traveller programs are designed to expedite border crossings for low-risk, frequent commuters. Travellers benefit from reduced inspection time through the use of special vehicle access lanes. In Canada, the program is called **CANPASS Highway** and, in the United States, it is referred to as **PORTPASS Dedicated Commuter Lanes (DCL).**

The CANPASS Highway/PORTPASS programs are open to citizens or permanent residents of Canada and the United States. Individuals wishing to participate in the program simply submit an application form and undergo a security check. Once accepted into the program, participants receive a package that includes a decal for their vehicle.

Currently, there are many differences between the CANPASS and PORTPASS programs, such as that applicants must submit a separate application form for Canada and the United States. We are working to harmonize these two processes and develop a joint process to permit the entry of low-risk preapproved travellers entering both countries. While harmonization may appear simple, it is in fact a challenging undertaking. Nevertheless, we are committed to developing simpler and more efficient processes that benefit travellers.



HARMONIZED HIGHWAY PILOT (NEXUS)

We are currently working on a project to develop a harmonized border-crossing pilot program for low-risk, preapproved travellers entering Canada and the United States. The pilot project will involve the use of licence plate readers and identification cards on the Canadian side of the border, and proximity card technology on the United States side. We expect to implement this pilot program on both sides of the border at Sarnia, Ontario/Port Huron, Michigan in the fall of 2000.

The harmonized features of the NEXUS program include common eligibility requirements, a common sanctions regime, a joint enrolment process, a common card, and a single application form and instruction sheet. The NEXUS pilot project offers benefits to both the inspection agencies and the travelling public.

An evaluation of the project, along with other selected alternative inspection systems currently at land border locations, will be conducted. This will assist us in determining the best approach for the future harmonization and expansion of Canadian and United States alternative highway inspection programs.

CANPASS PRIVATE BOATS/PORTPASS PRIVATE BOATS

The private boat programs provide simplified reporting procedures for private boaters who travel frequently on international waterways between Canada and the United States. Individuals enrolled in the program use a telephone reporting system to get permission from a customs or immigration officer to enter Canada or the United States, up to four hours before their estimated time of arrival. All goods imported must be declared during the telephone conversation with the customs officer. If duties and taxes are owing, the customs officer on duty will advise travellers how to proceed. Customs and immigration officers will carry out random checks to ensure compliance with the laws. Boaters may then dock at any approved marina in Canada or the United States.

Even non-enrolled travellers can benefit from telephone reporting. Individuals simply need to proceed to a designated reporting station in Canada or the United States and report to Customs by telephone. The customs officer will then advise them whether they are free to leave the designated reporting station and enter Canada or the United States, or if they have to wait for customs and immigration officers to complete an on-site verification and examination to ensure compliance with the laws.

Although the Canadian and United States programs are similar, they are not the same. Through our cooperative efforts, we have developed a program that provides a single one-stop service to private boaters. This program is operational on Grand Lake at the New Brunswick/Maine border. Technologies such as card readers and videophones are used to verify the identity of individuals.

The procedure is simple: Participants are issued a membership card with a magnetic information stripe which, when swiped once, gives clearance into both countries.

A videophone is installed at the same location as the card reader, and non-enrolled travellers need only open the door of the telephone cabinet, lift the receiver and push the button displaying the flag of the country they wish to enter.

Travellers to the United States will be put in contact with United States officials at Houlton, Maine. The officer will interview the traveller and, if appropriate, grant admission to the United States.

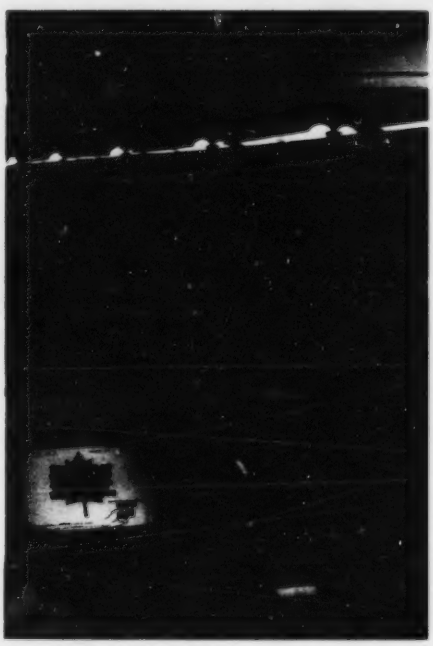
Travellers to Canada will be put in contact with Canadian officials at the Telephone Reporting Centre in Hamilton, Ontario, where the same process will be conducted. The officer will interview the traveller and, if appropriate, grant admission to Canada.

The seasonal reporting pilot project has been in place in Quebec since 1997.

CANPASS AIRPORT/INSPASS

The airport traveller programs facilitate the entry of pre-approved, low-risk frequent travellers at certain air ports of entry. This expedited clearance process has been available since 1995 to qualified airline passengers who travel frequently between Canada and the United States.

In Canada, the airport expedited process is known as **CANPASS Airport** and, in the United States, as **INSPASS**.



The CANPASS Airport Program is currently in operation at the Vancouver International Airport. The INSPASS Program is operational at airports in Miami, Los Angeles, New York, Newark, Vancouver and Toronto.

These processes permit prescreened frequent travellers who enter Canada and the United States to bypass the traditional face-to-face interview at the primary inspection with United States and Canadian inspection agencies and use an automated kiosk. Travellers will still be subject to random checks by customs and immigration officers.

Building on the success of CANPASS, the Canadian government is revising the airport program and will be extending the concept to other major airports across Canada. The revised program will be known as the Expedited Passenger Processing System (EPPS). EPPS will employ a biometric identifier, along with a preregistration system similar to the system used by the United States in INSPASS.

EPPS is being developed in partnership with the Canadian Airports Council, which represents the major international airports, and the Government of Canada, namely CIC, the Passport Office and CCRA. Initially, the Government of Canada component of the EPPS program will provide pre-enrolled travellers with an automated primary inspection process at a kiosk. The system incorporates enhanced risk management capabilities, including the use of biometric technology, to confirm the individual's identity and verify admissibility to Canada.

During the past decade, the air industry has experienced tremendous increases in international air travel. This issue is being addressed by both Canada and the United States through the increased use of technology, faster and more efficient service, and the streamlining of our operations.

CANPASS PRIVATE AIRCRAFT/GATE

This program was initially introduced in 1996 for travellers who fly frequently to Canada and the United States on Canadian- or American-registered private or company aircrafts that carry no more than 15 passengers. In Canada, the program is referred to as **CANPASS Private Aircraft** and, in the United States, as **GATE**.

The process is simple: Approved and frequent participants telephone Customs to advise them of their intended arrival and then proceed to the airport.

Preapproved travellers are eligible to enter the country any time the airport is open for business.

In order for an aircraft operator to take advantage of the CANPASS privileges, all individuals travelling on the aircraft must be enrolled in the program. While this process simplified the reporting procedures for private aircraft owners, it posed difficulties for companies who operated corporate aircrafts.

Therefore, in October 1998, the CANPASS Corporate Aircraft Program was implemented. This program increased the number of potential permit holders, and limited the transportation to four non-permit holders on each flight, while still allowing the flight to enjoy CANPASS landing privileges.

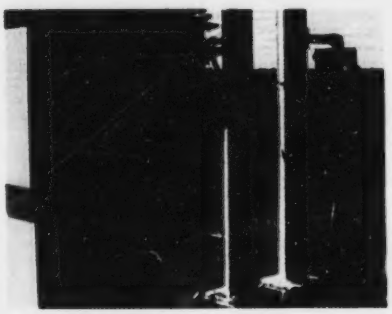
Alternative Inspection Services Program

MEETING THE CHALLENGE

CANADA AND THE UNITED STATES HAVE HAD TREMENDOUS success in working together to build programs and services that enhance the level of service for residents. This has been achieved through the Alternative Inspection Services Program (AISP) for residents who live in rural communities along our shared border.

The AISP began in 1997 with an agreement between Prime Minister Chrétien and President Clinton to enhance the level of service provided to rural communities by extending the hours of operation at 22 low-volume, remote ports of entry. Twenty-four-hour service is provided to low-risk, preapproved travellers at all identified remote port locations, and border security is strengthened by installing camera surveillance.

THE CHALLENGE



While both countries were committed to the objectives of the program, technology and the national requirements of each country posed some difficulties. The United States was faced with the legislative requirement that any person seeking to enter the country must be allowed a face-to-face interview with an immigration officer. To ensure that the rights of the individual were not violated, the USINS, in collaboration with the USCS, tested technologies that provided the option of a face-to-face interview if requested. An interactive video system known as RVIS (Remote Video Inspection System) was selected.

Choosing a cost-effective technology proved also to be challenging for Canada. A number of interactive video systems were evaluated and it was determined that a magnetic card reader, supported by extensive video camera surveillance, would satisfy Canadian requirements.

INSTALLATION

Card reader and video surveillance equipment is now installed at 18 of the 22 designated sites. The equipment is providing extended hours of service and increased border security at four offices in New Brunswick and at Coronach, Saskatchewan, and for nighttime surveillance purposes only at the other 13 locations. The United States is experiencing some administrative difficulties that will delay the further implementation of extended hours of service. The technology is installed at the following sites:

Forest City, N.B.	Forest City, Maine
Fosterville, N.B.	Orient, Maine
Bloomfield, N.B.	Monticello, Maine
River de Chute, N.B.	Easton, Maine
Chartierville, Que.	Pittsburg, N.H.
Goodlands, Man.	Carbury, N. Dak.
Snowflake, Man.	Hannah, N. Dak.
Cartwright, Man.	Hansboro, N. Dak.
Windygates, Man.	Maida, N. Dak.
Emerson East, Man.	Noyes, Minn.
Piney, Man.	Pinecreek, Minn.
Torquay, Sask.	Ambrose, N. Dak.
Northgate, Sask.	Northgate, N. Dak.
Coronach, Sask.	Scobey, Mont.
Big Beaver, Sask.	Whitetail, Mont.
Aden, Alta.	Whitlash, Mont.
Chopaka, B.C.	Nighthawk, Wash.
Midway, B.C.	Ferry, Wash.

BENEFITS

AISP is already playing a greater role in the simplification and modernization of the Canada-United States border. The benefits of the investment in technology are already evident. Several individuals who cross our shared border without reporting to Customs or Immigration have been detected and the surveillance technology has provided the evidence needed for follow-up enforcement action.

Managing Access to Canada and the United States

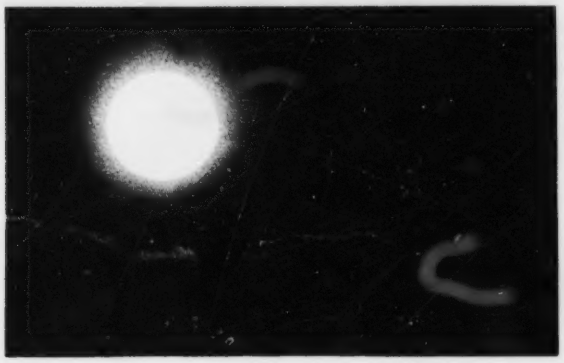
THE UNITED STATES AND CANADA'S LONG-TERM GOAL IS to arrive at a vision of the shared border that preserves and further develops the facilitative character of the border while addressing concerns about the movement of illegal migrants to North America. In particular, the two countries are working together to:

- find solutions to immigration control problems offshore (i.e., closer to their source);
- use advanced technologies at airports and the land borders to facilitate the movement of genuine travellers and to control the movement of illegal migrants;
- exchange intelligence data on a regular basis, using proven technology;
- establish better coordination between the two countries on visa policies and operations; and
- improve cooperation and coordination between Canada and the United States on our land border.

A longer-term approach will rely on effective co-operation and information exchange between Canada and the United States. This is based on an approach where both countries collaborate on and deal with problems even before reaching either country.

Conclusion

OUR TWO COUNTRIES, WORKING TOGETHER, WILL continue to implement an ambitious plan of innovative programs and services for the 21st century. We will seek to develop a far-reaching strategy to combat illicit cross-border activity before it reaches either country. This will ensure that we continue to have a shared border that permits our law-abiding citizens and valuable goods to cross without unwarranted delays or problems. Our success will help both nations realize the true value of being good neighbours and will help create a border that is a model for the world.



Accord entre le Canada et les États-Unis sur leur frontière commune

MISE À JOUR 2000

Gouvernement du Canada | Government of Canada

Pour obtenir d'autres exemplaires de cet ouvrage,
veuillez vous adresser à la :

Direction générale des communications
Citoyenneté et Immigration Canada
Ottawa (Ontario) K1A 1L1
Tél. : (613) 954-9019
Téléc. : (613) 954-2221

Internet : http://www.cic.gc.ca

© Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2000

N° de cat. : Ci51-95/2000F
ISBN 0-662-85045-9

Also available in alternative formats upon request.

Table des matières

Introduction 2

Contexte 3

Le chemin à parcourir 5

Initiatives commerciales liées à l'accord sur la frontière 6

Système de traitement des véhicules utilitaires 7

Collaboration pour la technologie de détection de la contrebande . . . 9

Installations conjointes 13

Projet de simplification du transport routier des marchandises en transit 17

Échange d'agents de liaison 20

Examen conjoint de l'étude sur la sécurité de la frontière 21

Voyageurs 22

Programme de services d'inspection de remplacement 29

Gestion de l'accès au Canada et aux États-Unis 32

Conclusion 33

Introduction

LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS PARTAGENT LA PLUS longue frontière non gardée du monde. Chaque année, des centaines de milliards de dollars en biens traversent la frontière, et on enregistre plus de 200 millions de passages frontaliers effectués par des personnes. Les deux pays tirent immensément profit du commerce transfrontalier, des voyages et du tourisme et travaillent en étroite collaboration pour améliorer la façon dont les voyageurs et les biens légitimes sont inspectés à la frontière. Pour protéger ces avantages mutuels, nous comprenons que les deux gouvernements doivent continuer à collaborer pour combattre les problèmes communs.

Contexte

EN VERTU DE L'ACCORD ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-Unis sur leur frontière commune, le Canada et les États-Unis collaborent afin d'élaborer une nouvelle vision à l'égard de la frontière afin que celle-ci élargisse et conserve son caractère d'ouverture tout en assurant la protection de nos collectivités.

L'accord, annoncé le 25 février 1995, reconnaît que l'amélioration de l'efficience de notre frontière commune exige coopération et coordination. En tant que partenaires, les deux pays ont la responsabilité de créer une frontière suffisamment souple pour respecter nos intérêts économiques et nous permettre de protéger la santé et la sécurité de nos citoyens.

L'accord sert de schéma directeur aux deux gouvernements en ce qu'il leur permet de renforcer leur partenariat en offrant à leurs citoyens des programmes et des services nouveaux et novateurs à un moment où les gouvernements réduisent leur taille et deviennent, face à leurs citoyens, davantage responsables sur le plan financier.

Par l'accord, les deux gouvernements s'engagent à :

- promouvoir les échanges internationaux;
- faciliter la circulation des personnes;
- fournir une meilleure protection contre la drogue, la contrebande et la circulation irrégulière des personnes; et
- réduire les coûts pour les deux gouvernements et

Depuis 1995, les deux pays travaillent en partenariat pour mettre en œuvre un certain nombre d'initiatives liées à l'accord. Un comité de coordination, composé de représentants de divers organismes gouvernementaux d'inspection de la frontière, dirige la mise en œuvre de ces initiatives. Les organismes représentés sont : le Service d'immigration et de naturalisation des États-Unis (SINEU), Citoyenneté et Immigration Canada (CIC), les services américains des douanes (United States Customs Service - USCS) et l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) et le Department of State (DOS). D'autres ministères et organismes ont participé de façon ponctuelle.

En 1997, le président Clinton et le premier ministre Chrétien ont réaffirmé leur engagement en ce qui concerne l'accord en annonçant un certain nombre de nouvelles mesures conjointes, comme des services accrus offerts aux petites collectivités qui bordent la frontière.

En octobre 1999, le premier ministre Chrétien et le président Clinton ont confirmé le principe directeur de coopération frontalière entre le Canada et les États-Unis en créant le partenariat Canada–États-Unis.

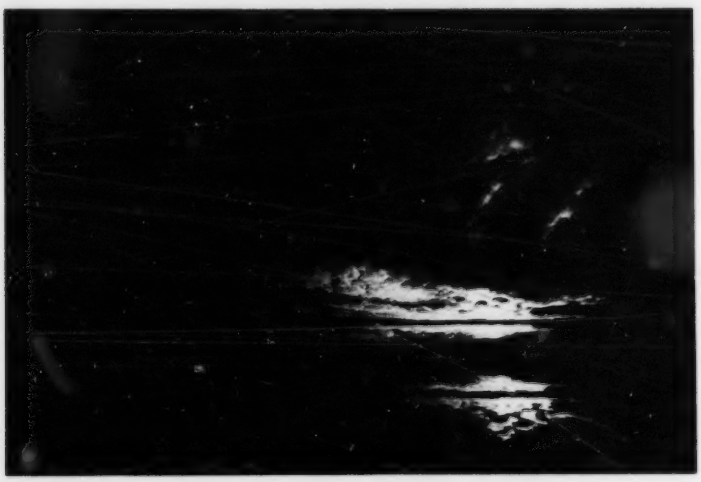
Par ailleurs, la collaboration frontalière continue de s'améliorer grâce à des initiatives bilatérales comme Vision de la frontière du SINEU et de CIC et le forum sur les crimes transfrontaliers, initiatives qui s'ajoutent à l'accord et au partenariat Canada–États-Unis. Vision de la frontière s'emploie à faire adopter une démarche stratégique régionale relative aux questions de l'immigration. Le forum sur les crimes intensifie la collaboration et la mise en commun d'informations entre nos deux pays dans la lutte aux crimes transnationaux.

Le chemin à parcourir

LES DEUX PAYS S'ENGAGENT À MODERNISER LEUR frontière commune afin de faciliter les voyages légitimes, d'éliminer les dangers mutuels, d'améliorer le respect des lois des deux pays et de gérer efficacement le volume toujours plus grand d'échanges commerciaux et de déplacements afin de réduire les pressions exercées sur les ressources et les infrastructures frontalières.

Les principes directeurs de la frontière commune pour le 21e siècle comprennent la simplification et l'harmonisation des politiques et de la gestion liées à la frontière, l'intensification de la collaboration à la frontière et au-delà et la collaboration concernant des menaces communes à l'extérieur des États-Unis et du Canada.

Le travail effectué jusqu'à maintenant est des plus encourageants et montre que les deux gouvernements sont déterminés à faire de la frontière Canada–États-Unis un modèle de collaboration et d'efficience. Dans le présent rapport, nous présenterons nos réalisations récentes et jetterons un coup d'œil aux travaux en cours. Nous traiterons également des défis auxquels nous faisons face dans nos efforts pour rendre notre frontière plus adaptée aux besoins de nos citoyens et des entreprises.



Initiatives commerciales liées à l'accord sur la frontière

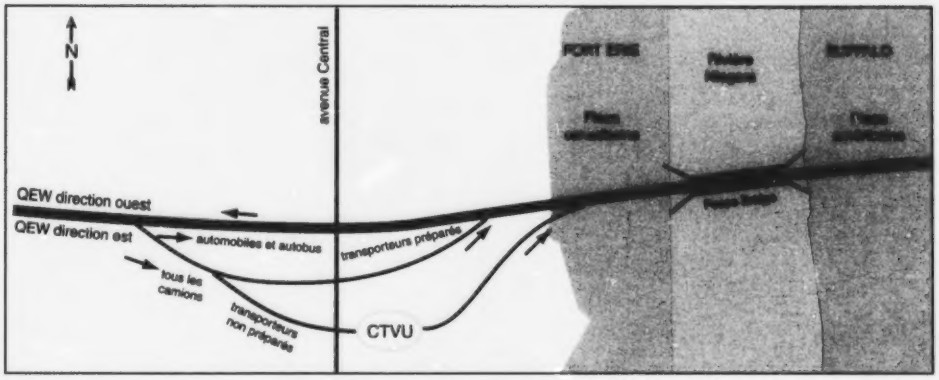
EN CE DÉBUT D'UN NOUVEAU SIÈCLE, LES RESPONSABLES de l'administration des douanes des États-Unis et du Canada continuent de simplifier, d'harmoniser et de moderniser les formalités douanières le long de notre frontière commune. Nous reconnaissons la nécessité d'améliorer les règles du jeu pour ce qui est du trafic commercial et nous étudions des moyens de simplifier la circulation des marchandises.

L'ACDR et l'USCS collaborent à l'élaboration de politiques, de processus et de procédures relatifs à la frontière afin de faciliter la circulation des biens commerciaux légitimes. Nous cherchons activement des façons d'harmoniser les systèmes ainsi que d'éliminer les procédures inutiles et les engorgements afin d'accélérer la circulation des biens entre les deux pays, et pour que les exportateurs, les importateurs et le milieu commercial profitent de modalités améliorées.

Système de traitement des véhicules utilitaires

LE CENTRE DE TRAITEMENT DES VÉHICULES UTILITAIRES (CTVU) a été mis sur pied afin d'éliminer les retards de traitement et la congestion qui sont directement attribuables à un manque de préparation des documents de la part des camions qui se dirigent vers les États-Unis à partir du Canada. Le CTVU sépare en fait les transporteurs préparés de ceux qui ne le sont pas. Les transporteurs dûment préparés peuvent passer directement à la douane américaine sans avoir à subir les retards que subiront les conducteurs non préparés.

Cette initiative, conçue pour réduire au minimum les retards majeurs au moment de traverser les ponts le long de la frontière, était en cours d'élaboration pendant la plus grande partie de 1999. Elle a été appliquée aux camions commerciaux qui se dirigent vers les États-Unis en empruntant le pont nommé Peace Bridge à Fort Erie, en Ontario, au Canada, dès le 1er novembre 1999. Le CTVU de Fort Erie est exploité par l'administration responsable du Peace Bridge, joue le rôle d'installation d'étape pour véhicules commerciaux, règle la circulation et garantit que les documents d'importation adéquats sont remis à l'USCS qui pourra les examiner. Le CTVU ne compte pas d'agents des douanes canadiens ou américains sur place.



Avant de se diriger vers les États-Unis, les chauffeurs non préparés doivent s'arrêter, stationner leur camion dans une zone d'étape, fournir les documents à un préposé au traitement des documents, attendre que l'on pose un code à barres unique sur chaque facture commerciale et sur le manifeste du camion et veiller à ce que les documents soient envoyés par télécopieur aux courtiers en douane aux États-Unis. Une fois que les documents ont été remis à l'USCS, les chauffeurs sont libres de poursuivre leur route.

La mise en place du concept de CTVU offre des avantages importants aux transporteurs, aux services des douanes, aux expéditeurs, aux importateurs et aux responsables des ponts. Ainsi il est possible de passer plus rapidement aux douanes et d'améliorer la productivité et l'efficience de l'équipement. De plus, l'engorgement des routes et les retards causés par les transporteurs non préparés sont réduits au minimum.

On étudie la possibilité d'appliquer le concept de CTVU à d'autres passages frontaliers à gros volume.

Collaboration pour la technologie de détection de la contrebande

LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS COLLABORENT AFIN DE trouver des façons plus efficientes de mettre à profit leurs succès en matière d'interception et d'améliorer le travail traditionnel des douanes dans la lutte à la contrebande. Pour combattre la menace de contrebande grandissante, les deux administrations des douanes travaillent de concert à l'élaboration et à la distribution d'équipements perfectionnés de détection de la contrebande et d'exécution de la loi afin d'améliorer notre capacité de détecter les biens non admissibles. Notre partenariat a permis de réduire les coûts de recherche, de mise au point et d'acquisition de matériel, et a de plus permis aux agents des douanes de réduire au minimum le temps d'attente pour les voyageurs et les biens commerciaux légitimes en accélérant les formalités douanières et en appliquant des méthodes plus rapides et discrètes de détection de la contrebande.

PROJET DE DÉTECTION DES PRODUITS CHIMIQUES ET D'ÉQUIPEMENTS RADIOGRAPHIQUES

L'ADRC et l'USCS sont à l'étape de la mise au point d'un certain nombre de systèmes de détection de produits chimiques et d'équipements radiographiques afin de déceler la contrebande.

Techniques de détection des vapeurs

Le ministère américain de la Défense met actuellement à l'essai différentes techniques de détection de vapeurs afin de déceler la cocaïne.

La mise en place d'un système de détection des vapeurs réduira le temps nécessaire pour fouiller les conteneurs, ce qui épargnera temps et argent au milieu commercial.

Prototype d'un système de détection au potassium-40

L'USCS et l'ADRC luttent contre le transport en vrac de marijuana par la mise au point et le financement de projets comme celui du système prototype perfectionné de détection au potassium-40. Celui-ci contient un ensemble de détecteurs utilisés pour évaluer le contenu de conteneurs chargés sans avoir à les décharger, ce qui réduit le temps d'attente de nos clients. Le système est actuellement utilisé au poste-frontière de Lacolle, au Québec.

Système d'inspection des véhicules et des chargements

Le système d'inspection des véhicules et des chargements (VACIS) est un système innovateur et perfectionné qui permet d'inspecter tout un conteneur. Il produit par rayons gamma des images des tracteurs, des remorques et des véhicules de tourisme. Le VACIS est conçu de façon à permettre d'effectuer une inspection rapide et efficace — habituellement en trois minutes — ce qui épargne le temps et les frais liés au déchargement des marchandises. Le système par rayons gamma est sécuritaire et peut pénétrer plus profondément que les rayons X tout en émettant moins de radiations.

Contrairement aux rayons X, qui font appel à une source artificielle, les rayons gamma font appel à une source de radiations naturelles. Un balayage ordinaire par rayons gamma d'une remorque émet un deux centième des radiations émises par une radiographie pulmonaire. L'USCS a mis le VACIS en application dès décembre 1999 au poste frontalier Hidalgo/Pharr à la frontière sud-ouest. L'ADRC évalue actuellement le système afin de déterminer sa capacité de pénétrer une grande diversité de produits commerciaux véritables dans les conteneurs de transport routier et maritime.

Système d'inspection des palettes par radiographie

L'ADRC travaille en partenariat avec l'industrie canadienne pour adapter ses besoins à un système prototype commercial d'inspection des palettes à l'aide de rayons X. Un tel système nous permettrait de pénétrer profondément des palettes et des chargements divers.

Équipement radiographique sur roulettes

L'équipement radiographique mobile sur roulettes peut être amené à l'arrière des conteneurs, ce qui élimine le besoin pour les agents de douanes de décharger les cargaisons pour effectuer les activités de fouille et de saisie. Cette technologie améliorée s'est traduite par des économies pour le milieu du commerce et par un taux d'inspection accru de l'ADRC. L'équipement radiographique est utilisé à 14 endroits au Canada.

Détection canine

Depuis de nombreuses années, l'administration des douanes compte sur des chiens pour aider à détecter la contrebande. L'ADRC et l'USCS poursuivront cette tradition par la mise au point d'un système qui aidera les chiens à mieux faire leur travail, soit un système qui fait circuler l'air qui se trouve à l'intérieur d'un conteneur. Il suffit alors de promener un chien autour du conteneur pour qu'il sente les stupéfiants qui s'y trouvent cachés.

PLANS D'AVENIR

À mesure que la technologie s'améliorera, les deux services des douanes s'engagent à continuer d'effectuer l'évaluation conjointe de technologies de détection discrètes nouvelles ou en émergence :

- les équipements radiographiques à haute énergie
- l'imagerie en infrarouge, et
- le dispositif de détection par ultrasons

qui pourraient être appliquées dans les zones commerciales et là où l'on retrouve des voyageurs à risque élevé.

Installations conjointes

PRÉPARATION DE L'AVENIR

DANS LE CADRE DE L'ACCORD ENTRE LE CANADA ET LES États-Unis sur leur frontière commune, l'objectif des installations conjointes est de réduire les coûts pour les deux gouvernements en étudiant des moyens de partager les installations des services d'inspection à la frontière.

Au cours des quatre dernières années, plusieurs projets conjoints de construction ont été inventoriés pour les principaux passages frontaliers qui avaient besoin d'être remplacés ou qui nécessitaient des rénovations importantes. Ces projets permettront de réduire l'espace nécessaire par une meilleure utilisation des locaux qui ne sont pas habituellement utilisés à leur capacité maximale (p. ex. les salles de formation et de réunion). De plus, les nouveaux immeubles permettront d'accueillir les agences de services frontaliers des deux pays sous le même toit ou à proximité, ce qui augmentera la sécurité des employés et du public qui voyage, et raffermira notre partenariat tout en favorisant une collaboration accrue entre le Canada et les États-Unis.

ÉTAPE DE LA CONCEPTION

La conception des trois projets conjoints de construction est presque terminée. La construction est la prochaine étape du processus. Il s'agit des postes frontières de :

- Sweetgrass, Montana/Coutts, Alberta;
- Poker Creek, Alaska/Little Gold Creek, Yukon;
- Oroville, Washington/Osoyoos, Colombie-Britannique.

Chaque projet permettra de remplacer des immeubles et des infrastructures désuets par des installations perfectionnées permettant de faciliter la circulation des biens et des personnes pendant une bonne partie du 21^{e} siècle.

1. Sweetgrass, Montana/Coutts, Alberta

Cet endroit compte pour le plus gros volume de circulation entre l'État du Montana et la province de l'Alberta. Le passage frontalier réunit l'autoroute inter-États 15 des États-Unis — l'une des autoroutes les plus importantes dans l'axe nord-sud, dont le début se trouve à la frontière des États-Unis et du Mexique à San Diego, et qui relie Los Angeles, Las Vegas et Salt Lake City — et l'autoroute 4 qui mène à la ville de Calgary.

Une étude de faisabilité recommandait la mise en place d'installations communes pour l'édifice servant aux voyageurs et de deux édifices distincts pour la circulation commerciale. Les services d'un cabinet d'architectes ont été retenus pour effectuer une conception détaillée à livrer à l'automne 2000. La date prévue pour le début de la construction est le 30 avril 2001, et celle de l'occupation des installations terminées est septembre 2003. Ces locaux réuniront les employés de douanes, d'immigration et d'agriculture des deux pays. (La figure 1 présente une esquisse de ce à quoi pourraient ressembler les nouvelles installations.) Des concepts seront élaborés pour des installations conjointes d'inspection des animaux près des installations du ministère de l'Agriculture des États-Unis à Sweetgrass, Montana.

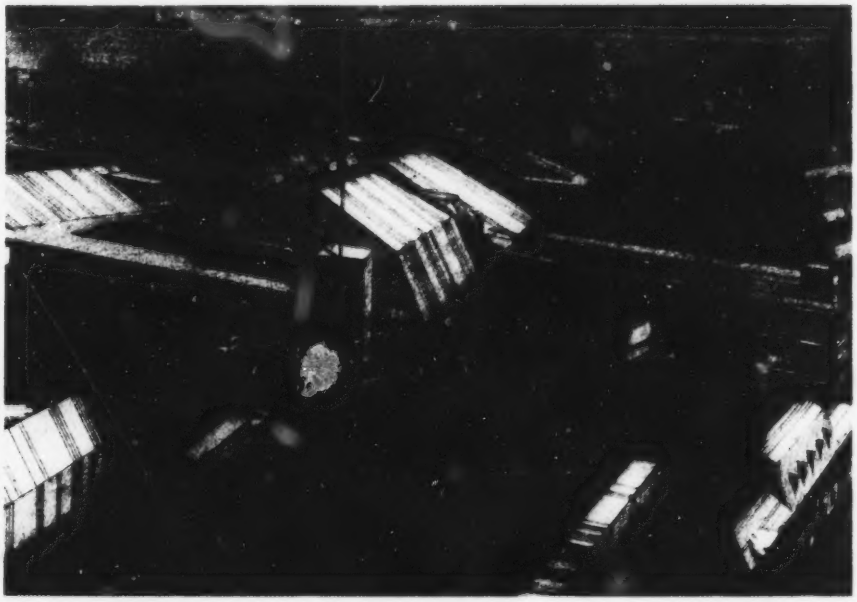


Figure 1

2. *Poker Creek, Alaska/Little Gold Creek, Yukon*

C'est le poste-frontière le plus au nord en Amérique du Nord. Il relie la ville de Dawson Creek aux villes de l'Alaska par l'autoroute Taylor Top of the World. Il s'agit d'un point d'entrée saisonnier, qui ne fonctionne que pendant les mois d'été, après quoi la route est impraticable et le poste-frontière est fermé. L'installation conjointe est relativement petite, compte tenu du volume de circulation modeste. Comme il s'agit de locaux en région éloignée, ce projet comprend également des unités résidentielles pour les employés.

La phase de conception de cette installation est terminée : la construction a commencé au printemps 2000, et l'aménagement dans les nouveaux locaux est prévu pour mai 2001 (voir la figure 2).

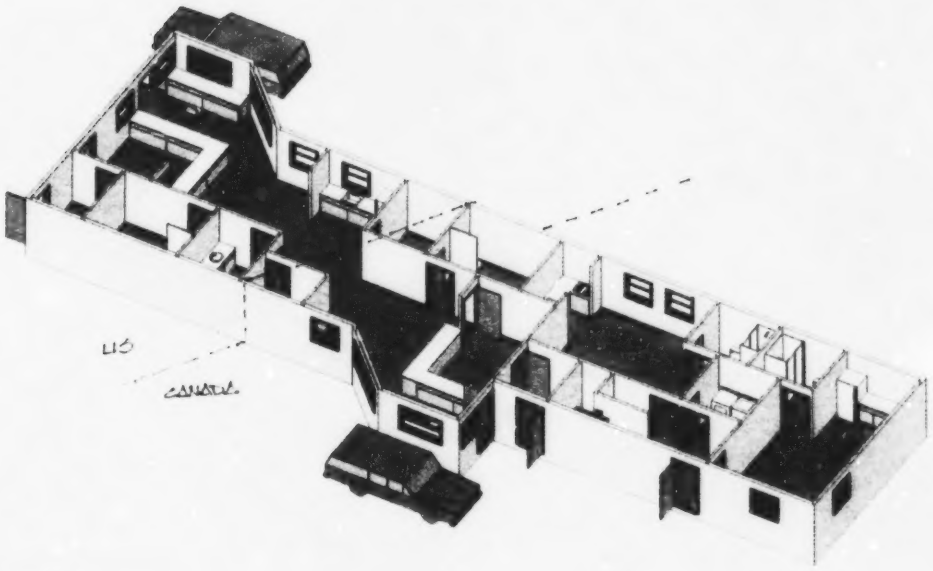


Figure 2

3. *Oroville, Washington/Osoyoos, Colombie-Britannique*

Ce bureau dessert l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à la vallée de l'Okanagan et la région centrale de l'État de Washington. Le nombre de voyageurs est relativement élevé en raison du tourisme. On fignole les détails du projet depuis 1997 et la conception préliminaire a récemment été approuvée. On prévoit entreprendre la construction en juillet 2001, et tout devrait être terminé pour l'été 2003 (voir les figures 3 et 4).

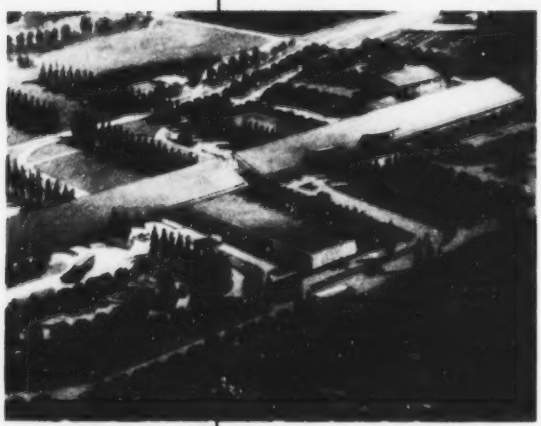


Figure 3

Figure 4

PLAN D'AVENIR

Pendant l'élaboration de ces projets, les deux pays ont dû faire face à de nombreuses difficultés, allant de la fluctuation du taux de change jusqu'aux différences entre les politiques et les lois. Une fois que ces projets de construction seront terminés, on pourra poursuivre cette initiative par des efforts conjoints de planification et l'évaluation des gains d'efficience et des possibilités qui s'offrent. Malgré ces problèmes, le Canada et les États-Unis tiennent au concept d'installations conjointes et partagées.

Projet de simplification du transport routier des marchandises en transit

LE COMMISSAIRE DU SERVICE AMÉRICAIN DES DOUANES,
l'honorable Raymond W. Kelly, a déclaré :

> ***« C'est un accord où tout le monde est gagnant. Le gouvernement canadien est gagnant, le gouvernement américain également, de même que les transporteurs transfrontaliers. »***

EN QUOI CONSISTE LE PROJET DE SIMPLIFICATION DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES EN TRANSIT?

Il s'agit d'une entreprise conjointe du service américain des douanes et de l'Agence des douanes et du revenu du Canada visant à simplifier les documents exigés pour les déplacements de transit des cargaisons sur les routes au Canada et aux États-Unis. Des projets pilotes ont été mis en place aux passages frontaliers entre le sud de l'Ontario et le Michigan et entre le sud de l'Ontario et l'État de New York. Les formalités ont ensuite été mises en œuvre à l'échelle nationale tout le long de la frontière Canada–États-Unis.

ANCIEN PROCESSUS : QUATRE ARRÊTS

Les anciennes formalités douanières prévoyaient quatre arrêts :

1. Les transporteurs s'arrêtaient aux douanes quand ils quittaient le pays exportateur pour faire vérifier les documents et le chargement;
2. Ensuite, ils s'arrêtaient aux douanes du pays de transit;
3. Ils se présentaient à l'exportation lorsqu'ils quittaient le pays de transit;
4. Ils s'arrêtaient encore aux douanes lorsqu'ils revenaient dans le pays exportateur.

NOUVEAU PROCESSUS : DEUX ARRÊTS

Le projet de simplification du transport routier des marchandises en transit a permis l'établissement d'un processus en deux étapes où le transporteur présente un document pour le déplacement en transit à l'arrivée aux douanes dans le pays de transit et s'arrête ensuite aux douanes lorsqu'il entre à nouveau dans le pays d'exportation.

Le processus en deux étapes a été mis en œuvre à l'échelle nationale à la suite d'une déclaration commune sur la collaboration concernant le projet pilote de simplification du transport routier des marchandises en transit, signée à Washington le 17 mai 1999 par l'honorable Herb Dhaliwal, alors ministre du Revenu national, et le commissaire du United States Customs Service, l'honorable Raymond W. Kelly.

Qu'est-ce que cela changera pour les transporteurs?

- Moins de congestion dans les voies d'exportation, ce qui se traduira par une circulation plus fluide;
- Une réduction des risques pour la santé et la sécurité des chauffeurs qui devaient traverser les voies de circulation pour présenter leurs documents;
- Des économies importantes en temps et en argent pour les transporteurs routiers — environ 30 minutes par déplacement.

Les transporteurs routiers comme les deux administrations douanières profitent de la mise en œuvre de ce projet puisqu'ils peuvent réaffecter ces ressources à des activités permettant d'offrir des services à valeur ajoutée.

« C'est certain que l'arrêt unique à la frontière nous fait gagner du temps … Le fait que les conducteurs n'aient pas à descendre de leur tracteur et à traverser plusieurs voies de circulation est certainement plus sécuritaire. Avant, nous avions du mal à trouver des chauffeurs pour les chargements à destination du Canada en raison des retards aux postes-frontières. Il semble que nous n'avons plus ce genre de problème. »

— Le directeur d'une entreprise de transport

Échange d'agents de liaison

EN 1999, COMPTE TENU DE LA COMPLEXITÉ ET DE LA portée à long terme de certaines des initiatives liées à l'accord, l'ADRC et l'USCS ont mis sur pied un programme d'agents de liaison afin de mieux comprendre les activités de l'autre partie et d'obtenir une collaboration et une coordination meilleures pour l'élaboration de ces initiatives.

Ce programme prévoit un échange d'experts pour des périodes précises, ce qui donne aux agents l'occasion d'acquérir une connaissance approfondie des aspects techniques des initiatives de même que de la culture d'entreprise propre aux initiatives liées à l'accord. Les agents ont ensuite la responsabilité de faire en sorte que le côté technique des initiatives soit bien compris par l'administration de leur pays.

Quatre échanges ont eu lieu en 1999. Les agents de l'USCS se sont renseignés sur les programmes de voyageurs et les programmes commerciaux du Canada tandis qu'un agent de l'ADRC a étudié la démarche des États-Unis relative à la gestion des risques après la vérification.

Le programme d'échange d'agents de liaison est un exemple de la détermination de l'ADRC et de l'USCS à travailler en collaboration pour ce qui est des initiatives liées à l'accord.

Examen conjoint de l'étude sur la sécurité de la frontière

LES ÉTATS-UNIS ET LE CANADA FONT FACE À DES MENACES extérieures sous forme de terrorisme international, de criminalité transnationale, de contrebande de drogue et d'introduction organisée de clandestins. Ces problèmes communs font que les deux pays doivent absolument travailler ensemble pour élaborer une stratégie coordonnée.

Le Canada et les États-Unis ont établi une vaste gamme de mécanismes pour améliorer leur sécurité. Pour mieux relever ces défis et mieux nous positionner afin de réagir à ces menaces, les quatre organismes d'inspection (l'ADRC, CIC, le SINEU et l'USCS) ont entrepris un examen des processus des douanes et de l'immigration liés aux communications, à la formation, au respect de la frontière, à la mise en commun de renseignements et au contrôle, dans la mesure où ils s'appliquent à la menace présentées par le terrorisme, la criminalité et la contrebande.

Le but de cette étude est de cerner les meilleures pratiques permettant de cibler les mouvements illicites de biens et de personnes, et d'en faciliter la mise en commun, tout en permettant de réagir plus efficacement aux futures situations critiques. On mettra d'abord l'accent sur les aéroports et les ports maritimes. Cela permettra aux organismes d'étudier de nouvelles possibilités de collaboration dans le domaine de la mise en commun des renseignements et de leur analyse, et de gérer conjointement et de façon plus efficace les problèmes de sécurité.

Voyageurs

PASSAGE DE LA FRONTIÈRE FACILITÉ POUR LES VOYAGEURS

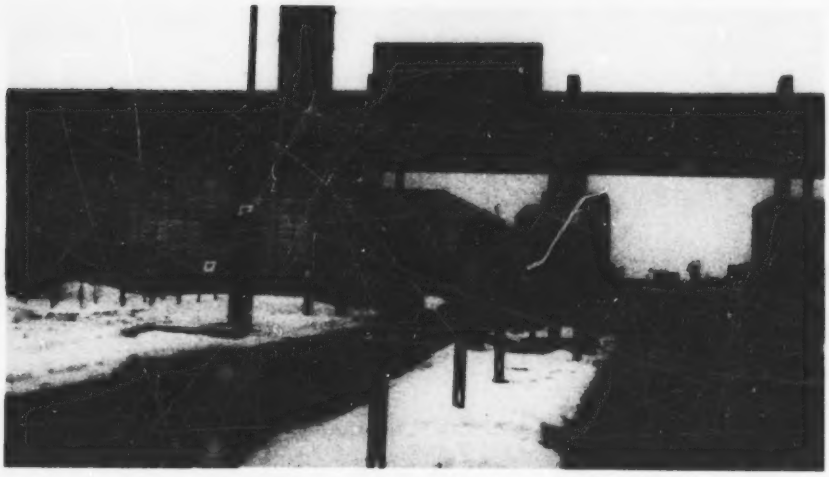
AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES, LE CANADA ET les États-Unis ont travaillé de concert pour simplifier les formalités de douane et d'immigration pour les voyageurs. Nous avons mis en œuvre un certain nombre de programmes et de services fondés sur la technologie qui accélèrent les formalités douanières des voyageurs et des touristes préapprouvés à faible risque. Grâce à l'utilisation d'une technologie de pointe, nous avons pu adapter les programmes aux besoins particuliers de certains groupes de voyageurs et de certaines zones le long de la frontière canado-américaine. Les programmes présentent de légères différences selon le mode de transport et l'endroit où est situé le point d'entrée, mais visent tous à faciliter le déplacement des voyageurs qui présentent peu de risques, tout en préservant la sécurité et l'intégrité de la frontière. Notre objectif à long terme est d'harmoniser les autres processus d'inspection canadiens et américains, qu'il s'agisse de transport aérien, maritime ou routier, en nous tournant vers la technologie et l'utilisation de cartes.

CANPASS AUTOROUTE
PORTPASS VOIES RÉSERVÉES AUX FRONTALIERS (VRF)

Les programmes destinés aux voyageurs qui empruntent souvent l'autoroute pour traverser la frontière sont conçus pour permettre aux frontaliers à faible risque de passer rapidement la frontière. Ces personnes peuvent emprunter des voies spéciales d'accès pour véhicules, ce qui réduit le temps d'inspection. Au Canada, le programme s'appelle **CANPASS Autoroute** et, aux États-Unis, on l'appelle **PORTPASS Voies réservées aux frontaliers (VFR).**

Les programmes CANPASS Autoroute et PORTPASS sont offerts aux citoyens et aux résidents permanents du Canada et des États-Unis. Les personnes qui souhaitent participer à ces programmes n'ont qu'à présenter un formulaire de demande et à se soumettre à un contrôle de sécurité. Une fois acceptés dans le programme, les participants reçoivent une trousse qui comprend une vignette pour leur véhicule.

Actuellement, il existe plusieurs différences entre les programmes CANPASS et PORTPASS. Par exemple, les personnes visées doivent présenter un formulaire de demande distinct pour le Canada et les États-Unis. Nous travaillons actuellement à l'harmonisation de ces deux processus et nous élaborons un processus conjoint pour permettre l'entrée de voyageurs préapprouvés à faible risque qui entrent dans les deux pays. Même si l'harmonisation semble simple, il s'agit en fait d'une entreprise pleine de défis. Nous sommes néanmoins déterminés à élaborer un processus plus simple et plus efficient dont profiteront les voyageurs.



PROJET PILOTE HARMONISÉ CONCERNANT L'AUTOROUTE (NEXUS)

Nous travaillons actuellement à un projet visant à mettre au point un programme pilote harmonisé pour le passage à la frontière à l'intention des voyageurs à faible risque préapprouvés qui entrent au Canada et aux États-Unis. Pour mettre le projet à l'essai, nous utiliserons des équipements comme les lecteurs de plaques d'immatriculation et des cartes d'identification du côté canadien de la frontière et, du côté américain, la technologie de lecture de cartes par proximité. Nous croyons pouvoir mettre en œuvre ce programme pilote des deux côtés de la frontière à Sarnia (Ontario) — Port Huron (Michigan) à l'automne 2000.

Les caractéristiques harmonisées du programme NEXUS comprennent : des exigences communes quant à l'admissibilité, un régime commun de sanctions, un processus d'inscription conjoint, une carte commune, un seul formulaire de demande et une seule feuille de directives. Le projet pilote NEXUS offre des avantages aux deux agences d'inspection et aux voyageurs.

On effectuera une évaluation du projet pilote, de même que d'autres systèmes d'inspection de remplacement choisis à certains endroits le long de la frontière. Cela nous permettra de déterminer la meilleure méthode à adopter pour l'harmonisation future et l'élargissement des programmes d'inspection de remplacement pour les autoroutes du Canada et des États-Unis.

CANPASS BATEAUX PRIVÉS/PORTPASS BATEAUX PRIVÉS

Le programme visant les bateaux privés simplifie les procédures de déclaration des propriétaires de bateaux privés qui utilisent fréquemment les voies navigables entre le Canada et les États-Unis. Les personnes inscrites au programme utilisent un système de déclaration par téléphone pour obtenir la permission d'un agent des douanes ou de l'immigration d'entrer au Canada ou aux États-Unis, jusqu'à quatre heures avant l'heure d'arrivée prévue. Tous les biens importés doivent être déclarés pendant la conversation téléphonique avec l'agent des douanes. Si le propriétaire de bateau doit payer des droits de douane et des taxes, l'agent des douanes en service lui expliquera comment procéder. Les agents des douanes et de l'immigration effectueront des vérifications intermittentes pour assurer le respect des lois. Les propriétaires de bateaux pourront ensuite accoster dans n'importe laquelle des marinas approuvées du Canada et des États-Unis.

Même les voyageurs non inscrits pourront bénéficier de la déclaration par téléphone. Les intéressés n'auront qu'à se rendre à un poste de déclaration désigné au Canada ou aux États-Unis et présenter leur déclaration aux douanes par téléphone. L'agent des douanes avisera ensuite les voyageurs qu'ils sont libres de quitter le poste de déclaration désigné et d'entrer au Canada ou aux États-Unis, ou qu'ils doivent attendre que les agents des douanes et de l'immigration effectuent une vérification et un examen sur place pour assurer le respect des lois.

Les programmes du Canada et des États-Unis sont semblables sans être pareils. Grâce à nos efforts de collaboration, nous avons élaboré un programme qui offre un service en une seule étape aux propriétaires de bateaux privés. Ce programme fonctionne au Grand-Lac, à la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. On a recours à certaines technologies, comme les lecteurs de cartes et les vidéophones, pour vérifier l'identité des personnes.

La procédure est simple : les participants reçoivent une carte de membre dotée d'une bande d'information magnétique qui, balayée une fois, fournit l'autorisation d'entrer dans les deux pays.

Un vidéophone est installé au même endroit que le lecteur de cartes, et les voyageurs non inscrits n'ont qu'à ouvrir la porte de la cabine téléphonique, à soulever le récepteur et à peser sur la touche où se trouve le drapeau du pays où ils souhaitent entrer.

Les personnes qui se dirigent vers les États-Unis seront mises en communication avec un agent américain de Houlton, dans le Maine. L'agent interrogera le voyageur et, le cas échéant, accordera l'admission aux États-Unis.

Les voyageurs qui se dirigent vers le Canada seront mis en communication avec un agent canadien au Centre des déclarations par téléphone de Hamilton, en Ontario. L'agent interrogera le voyageur et, le cas échéant, lui accordera l'admission au Canada.

Le projet pilote de déclaration saisonnière est utilisé au Québec depuis 1997.

CANPASS AÉROPORTS/ INSPASS

Les programmes de voyageurs dans les aéroports facilitent l'entrée des grands voyageurs à faible risque préapprouvés dans certains points d'entrée aéroportuaires. Ce processus d'approbation accéléré est offert depuis 1995 aux passagers des lignes aériennes qui remplissent les conditions et qui voyagent fréquemment entre le Canada et les États-Unis.

Au Canada, le processus accéléré dans les aéroports est connu sous le nom de **CANPASS Aéroports** et, aux États-Unis, sous le nom de **INSPASS**.

Le programme CANPASS Aéroports fonctionne actuellement à l'aéroport international de Vancouver. Le programme INPASS fonctionne aux aéroports de Miami, de Los Angeles, de New York, de Newark, de Vancouver et de Toronto.

Ces processus permettent aux voyageurs fréquents présélectionnés qui entrent au Canada et aux États-Unis de passer outre à l'entrevue personnelle à la première inspection des agences d'inspection américaines et canadiennes et d'utiliser un kiosque automatisé. Les voyageurs feront quand même l'objet de vérifications intermittentes de la part des agents des douanes et de l'immigration.

En raison du succès de CANPASS, le gouvernement canadien est en train de réviser le programme des aéroports et étendra le concept à d'autres aéroports importants du Canada. Le programme révisé sera connu sous le nom de Système de traitement accéléré des passagers (STAP). Le STAP aura recours à un identificateur biométrique, de même qu'à un système de préinscription semblable au système utilisé par les États-Unis pour INPASS.

Le STAP est élaboré en partenariat avec le Conseil des aéroports du Canada, qui représente les aéroports internationaux les plus importants, et le gouvernement du Canada, c'est-à-dire CIC, le Bureau des passeports et l'ADRC. Au début, la composante du gouvernement du Canada du STAP permettra aux voyageurs préinscrits d'utiliser un kiosque pour passer la première inspection automatisée. Le système intègre des capacités de gestion du risque améliorées, notamment l'utilisation de la technologie biométrique pour confirmer l'identité de la personne et vérifier son admissibilité au Canada.

Au cours de la dernière décennie, l'industrie aérienne a connu une croissance incroyable sur le plan des voyages internationaux. Le Canada et les États-Unis font face à cette situation par un usage accru de la technologie, un service plus rapide et plus efficient et une simplification de leurs activités.

CANPASS AÉRONEF PRIVÉ/GATE

Ce programme a été mis en place en 1996 à l'intention des voyageurs qui se rendent fréquemment au Canada et aux États-Unis à bord d'aéronefs appartenant à des entreprises ou à des particuliers qui sont enregistrés au Canada ou aux États-Unis et qui transportent 15 passagers ou moins. Au Canada, le programme s'appelle **CANPASS Aéronef privé** et aux États-Unis, il est connu sous le nom de **GATE**.

Le processus est simple : les participants autorisés qui voyagent souvent téléphonent aux douanes pour les aviser de leur arrivée, puis se dirigent vers l'aéroport.

Les voyageurs préapprouvés peuvent aussi entrer au pays en tout temps aux heures d'ouverture de l'aéroport.

Pour qu'un propriétaire d'aéronef puisse profiter des privilèges de CANPASS, toutes les personnes qui voyagent à bord de son appareil doivent être inscrites au programme. Bien que ce processus ait simplifié les procédures de déclaration pour les propriétaires d'aéronefs privés, il posait des difficultés aux entreprises qui exploitent des aéronefs commerciaux.

C'est pourquoi, en octobre 1998, on a mis en œuvre le programme CANPASS Aéronef d'entreprises. Ce programme élargit le groupe de détenteurs de permis potentiels et permet le transport d'un nombre limité de quatre non-détenteurs de permis à chaque vol, tout en accordant au vol les privilèges d'atterrissage prévus par CANPASS.

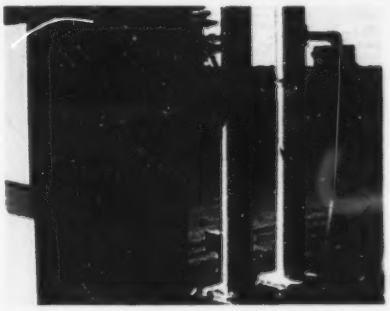
Programme de services d'inspection de remplacement

RELEVER LE DÉFI

LA COLLABORATION ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS a été extraordinairement fructueuse lorsque les deux pays ont travaillé à établir des programmes et des services qui permettent d'offrir des services de qualité supérieure aux résidents. Grâce au programme de services d'inspection de remplacement (PSIR), les résidents qui vivent dans des collectivités rurales le long de la frontière ont pu en profiter.

Le PSIR a été adopté en 1997 à la suite d'une entente intervenue entre le premier ministre Chrétien et le président Clinton en vue d'améliorer le niveau des services offerts aux collectivités rurales : il s'agissait de prolonger les heures d'activité dans 22 points d'entrée éloignés à faible volume. Un service 24 heures est offert aux voyageurs préapprouvés à faible risque dans tous les postes-frontières désignés, et la sécurité à la frontière est accrue grâce à l'installation de caméras de surveillance.

LE DÉFI



Bien que les deux pays soient déterminés à atteindre les objectifs du programme, la technologie et les exigences nationales de chaque pays posent certaines difficultés. Aux États-Unis, la loi exige que toute personne qui cherche à entrer au pays subisse une entrevue en personne avec un agent de l'immigration. Pour veiller à ce que les droits de ces personnes ne soient pas enfreints, le SINEU, en collaboration avec l'USCS, a mis à l'essai des technologies qui offrent la possibilité d'une entrevue en personne, sur demande. On a choisi à cette fin un système interactif connu sous le nom de Système d'inspection par vidéo en région éloignée (SIVRE).

Le choix d'une technologie rentable s'est révélé difficile pour le Canada. Un certain nombre de systèmes vidéos interactifs ont été évalués, et on a déterminé qu'un lecteur de cartes magnétiques, complété par une surveillance intense par caméras vidéos, répondrait aux exigences canadiennes.

INSTALLATION

Le lecteur de cartes et l'équipement de surveillance vidéo sont maintenant installés dans 18 des 22 endroits désignés. Dans quatre bureaux du Nouveau-Brunswick et à Coronach (Saskatchewan), l'équipement permet des heures prolongées de service et une plus grande sécurité à la frontière. Dans les 13 autres endroits, l'équipement est utilisé avec succès à des fins de surveillance nocturne seulement. Les États-Unis connaissent certaines difficultés administratives qui retarderont l'adoption des heures de service prolongées. La technologie est en place aux endroits suivants :

Forest City (N.-B.)	Forest City (ME)
Fosterville (N.-B.)	Orient (ME)
Bloomfield (N.-B.)	Monticello (ME)
River de Chute (N.-B.)	Easton (ME)
Chartierville (Qué.)	Pittsburg (NH)
Goodlands (Man.)	Carbury (ND)
Snowflake (Man.)	Hannah (ND)
Cartwright (Man.)	Hansboro (ND)
Windygates (Man.)	Maida (ND)
Emerson East (Man.)	Noyes (MN)
Piney (Man.)	Pinecreek (MN)
Torquay (Sask.)	Ambrose (ND)
Northgate (Sask.)	Northgate (ND)
Coronach (Sask.)	Scobey (MT)
Big Beaver (Sask.)	Whitetail (MT)
Aden (Alb.)	Whitlash (MT)
Chopaka (C.-B.)	Nighthawk (WA)
Midway (C.-B.)	Ferry (WA)

AVANTAGES

Le Programme de services d'inspection de remplacement joue déjà un rôle des plus importants dans la simplification et la modernisation de la frontière Canada–États-Unis. Les avantages de l'investissement dans la technologie sont déjà évidents. Plusieurs personnes qui traversent notre frontière commune sans se déclarer aux douanes ni à l'immigration ont été détectées, et la technologie de surveillance a fourni des preuves pour prendre des mesures d'exécution de la loi.

Gestion de l'accès au Canada et aux États-Unis

LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS ONT COMME OBJECTIF À long terme d'instaurer la vision d'une frontière commune qui préserve et renforce le concept du passage frontalier simplifié tout en répondant aux préoccupations causées par les mouvements d'immigrants clandestins vers l'Amérique du Nord. En particulier, les deux pays travaillent ensemble à :

- trouver des solutions aux problèmes de contrôle de l'immigration à l'étranger (soit plus à proximité de leur source);
- utiliser des technologies de pointe aux postes frontaliers aéroportuaires et terrestres pour faciliter le déplacement des voyageurs ordinaires et pour endiguer le mouvement des immigrants clandestins;
- échanger régulièrement des renseignements grâce à une technologie éprouvée;
- établir une meilleure coordination entre les deux pays quant aux politiques et aux activités relatives aux visas;
- améliorer la collaboration et la coordination entre le Canada et les États-Unis à nos postes frontaliers.

La démarche à long terme se fondera sur une coopération efficace et un échange de renseignements entre le Canada et les États-Unis. On y arrivera si les deux pays collaborent afin de régler les problèmes avant même que ceux-ci n'atteignent la frontière.

Conclusion

NOS DEUX PAYS, PAR UN TRAVAIL CONCERTÉ, continueront de mettre en œuvre un plan ambitieux composé de programmes et de services novateurs pour le 21e siècle. Nous chercherons à élaborer une stratégie ambitieuse pour lutter contre les activités de migration clandestine avant même qu'elles atteignent l'un ou l'autre des pays. Nous veillerons ainsi à avoir toujours une frontière commune qui permet à nos bons citoyens et aux biens légitimes de traverser la frontière sans retard inutile ni problème. Nos succès aideront nos deux pays à se rendre compte des avantages d'un bon voisinage et de créer ensemble une frontière qui sera un modèle pour le monde entier.